

# 水先人の重過失と被嚮導船舶の船舶所有者に対する 損害賠償責任<sup>①</sup>

——大阪高判平成二八年一〇月一四日

Westlaw Japan 文献番号2016WLJPCA10146003——

南 健 悟

## 【事実の概要】

一 本件は、平成二二年七月一五日に発生した原告X社所有の船舶（以下、本船という）が中華人民共和国から兵庫県姫路港へ向かって航行していた際、浅瀬に座礁したこと（以下、本件座礁事故という）につき、本件座礁事故の原因は本船の水先業務に従事していた被告水先人

Y1が本船を右転させるべき地点を取り違えて予定より早く右転させた重過失にあるとして、X社がY1らに対して上記水先契約及び不法行為に基づき損害賠償責任を  
追及した事件である。

Y1は、平成二二年七月一五日午後五時五〇分、水先業務を行うため、神戸市和田岬沖合で本船に乗船し、水

先業務を開始した(以下、本件水先業務と、そのための水先契約を本件水先契約という)。なお、本件水先契約は次のような規定を含む内海水先区水先約款(以下、本件約款という)によつて規律されている。

#### 二二条一項

「船長は、水先人の操船上の助言が確實かつ迅速に実行されているか否かを常に監督するものとする。」

#### 同二項

「船長は、一般見張りを嚴重に行ない、港内又は特殊な水域航行中は適当な場所に見張員を配置し(レーダーを装備する船舶にあつては、これを活用する。)異常を認めたとときは速かに水先人に通知するものとする。」

#### 二二条一項

「船長又は船舶所有者は、水先人に水先をさせた場合において、水先人の業務上の過失により、当該船舶、船長、船員又は第三者に生じた損害については、水先人の責任を問わない。この場合において、水先人は、当該船舶に關して支払われるべき水先料の全額を船長又は船舶所有

者に請求しないものとする。」

#### 同三項

「前二項は、水先人の故意又は重大な過失に基づく責任については、適用しないものとする。」

Y1が、本船乗船後、本船D船長に対し同意を求めたパイロットインフォメーションカード(以下、PICという)には、水先人からのBRM〔ブリッジ・リソース・マネジメント〕の実践として、「PICの嚮導計画を確認すること、PICの記載と水先人の実際の嚮導に矛盾があれば、水先人に質問すること」が、また、水先業務チェックリストには、「本船への要請(特にBRMP〔ブリッジ・リソース・マネジメント・フォー・パイロット〕の一環として)見張り及び適当な間隔で船位測定、海図への記入、航行監視―計画航路より大きく外れた場合のリマインド、PILOTの操船意図/意見に疑問があるときの質問」がそれぞれ記載され、船側のチェックを求めている。Y1は、D船長から機関や航海計器などに異常がない旨の説明を受け、PICを提出し、これによれば、本件水先業務における予定航路は、明石

海峡航路を抜けた後、推薦航路を西南西方向に航行し、播磨灘航路第六号灯浮標を航過し、同第五号灯浮標の周りで右転し、鹿ノ瀬西方灯浮標（ただし、同灯浮標はP I Cには記載されていない）の西方を北上し、姫路港広畑区に向かい錨泊するというものであった。なお、Y 1は、当初から、鹿ノ瀬西ルート・北ルートを航行することを予定しており、本船の右転予定地点は、播磨灘航路第五号灯浮標ではなく、鹿ノ瀬西方灯浮標とする予定であったが、上記カードによる説明は、カンタマルートを避けて、鹿ノ瀬西ルートを航行する大略のルートを示す趣旨であると理解していたことから、右転予定地点が鹿ノ瀬西方灯浮標付近であることについては、D船長及びその他の乗組員に告げず、海図等を利用した予定針路の説明もしなかった。本船は、同日午後六時一八分頃、明石海峡航路に入航した後、午後六時三〇分頃までは、D船長を含め、約一〇人が船橋にいたが、明石海峡大橋を通過後、Y 1に声をかけることなく、D船長は夕食をとるため船橋から降りた。そのため、ブリッジ内にはY 1のほか、一等航海士E（以下、当直航海士という）と操舵手F（以下、当直操舵手という）が残り、航海当直

を行った。当直航海士は、日本の港に入るのは初めてであり、当直操舵手は、日本へ入航したことはあるが、瀬戸内海を航行するのは初めてであった。当直操舵手は、手動で舵をとっており、当直航海士は、レーダーを見るなどして見張りをし、明石海峡航路を出てからは一五分おきに本船の位置を海図に記入していた。本船は、明石海峡航路を通航していたが、同日午後六時四三分頃、同航路西口で、針路を二四八度に定め、一一・四ノットの速力で航行した。本船が播磨灘航路に入った頃、本船よりも速力が遅い二隻の小型船（以下、同航船という）が、本船の前方を同じ方向に航行していた。Y 1は、鹿ノ瀬西方灯浮標の周辺で右転する鹿ノ瀬西ルート・北ルートにより、姫路港へ向けて航行する予定であったことから、これらの同航船をいかに追い越して右転するかを気に遣った。本船は、鹿ノ瀬灯浮標を航過した午後七時三〇分頃、本船に近い方の同航船一隻を追い越した。同日の日没時刻は午後七時一五分であり、鹿ノ瀬灯浮標は点灯していた。日没後の薄明りの中ではあったが、視界は良く、Y 1は、目視及び双眼鏡により、同灯浮標の灯火、塗色及び形状の種類を確認しようと思えば、することが

できた。ところが、このときY1は、視認した灯浮標と本船との位置関係をレーダー及び目視で確認し、レーダー画面上の映像で通常右に見て変針する鹿ノ瀬西方灯浮標沖における同灯浮標と本船との相関映像の情景と、本件座礁事故直前の本船のレーダー画面に映し出された鹿ノ瀬灯浮標と本船との相関映像の情景とが、あまりにも類似していたため、瞬間的に錯覚に陥り、視認した鹿ノ瀬灯浮標を鹿ノ瀬西方灯浮標であると思い込んだ。しかも、Y1は、その際、自ら視認し、レーダーでも認識した灯浮標の種類を確認しなかったばかりか、GPSや海図によって灯浮標や船位を確認することもしなかった。そして、Y1は、鹿ノ瀬西方灯浮標を本船右舷側に一マイル隔てて航行する針路を取れば、本船を安全に右転させ、姫路港に向かう予定針路に導くことができるものとされていたことから、同日午後七時三十分、本船は、実際に、播磨灘航路第六号灯浮標を航過しただけで、鹿ノ瀬西ルート・北ルートの右転予定地点である鹿ノ瀬西方灯浮標の周辺には達していなかったにもかかわらず、当直操舵手に対し、本船を手動操舵に切り替え、右転のため針路二五五度を指示し、さらに、徐々に右に変針す

るよう指示した(以上のY1の灯浮標誤認とこれに基づく右変針指示を「本件Y1の行為」という)。当直航海士は、本船の船位について「鹿ノ瀬の南西沖であり、もう少して北西側に位置する浅瀬を過ぎるところ」であると認識していたが、Y1には報告しなかった。また、本船が鹿ノ瀬を航過したため針路を北寄りに向けたのだと理解したが、最後の位置を記入してからあまり時間が経過していないため、少し不安に駆られたが、変針の地点についてもY1に尋ねることはしなかった。結果的に、本船は、午後七時三十分頃、鹿ノ瀬灯浮標を正横に見ながら徐々に右変針し、それ以上は変針することなく航行を続け、同日午後七時四十分頃、同灯浮標の北に位置する鹿ノ瀬の浅瀬に座礁した。なお、Y1は本件座礁事故について、業務上過失往来危険の罪で起訴され、罰金三〇万円の略式命令を受け、また、海難審判において一か月間の業務停止に処せられた<sup>②</sup>。

そこで、Xは、Y1に対して水先契約の債務不履行及び不法行為に基づき、本件座礁事故によってXが被った損害金二億五二九万七四八六円及び遅延損害金を、さらに、Y1が所属する被告水先人会及び被告水先人連合



会（Y2）に対して、Y1の使用者であり、またY1を監視監督する義務があったのにこれを怠ったとして、不法行為又は使用者責任に基づき、連帯して上記損害賠償金及び遅延損害金の支払いを求めた。

二 原審（神戸地判平成成二七年九月三日 Westlaw Japan 文献番号2015WLJPCA09036007）は以下のよう  
に判示して、Y1に対する請求の一部を認容した。

「〔本件水先約款二二条の〕免責及びその排除規定の趣旨・目的は次のとおりであると解される。すなわち船舶事故は、その性質上、常に船舶所有者に多額の人的、物的損害を発生させる危険性を有しているが、その反面、船舶所有者は、かかる船舶を所有し、かつ、これを水先人などを利用して運航に供することによって多くの利益を取得し得る地位にある。このことに鑑みると水先業務において水先人の過失によって生じた損害の全てを水先人に負わせることは酷に過ぎ、損害の公平な分担という観点からも水先人の責任を一定の範囲で制限し、これを保護する必要がある。そこで、このような水先人保護の要請を踏まえ、水先人の責任を故意又は重過失がある場合に限定し、通常要求される程度の注意を尽くさなかつ

たことにより生じた損害については、これを免責することにした。以上が本件水先約款二二条の趣旨であると解されるが、これに照らして考えると、同条二項にいう『重過失』とは、注意義務違反の程度が故意と同視し得るほど顕著で、この免責規定により水先人を保護する必要性を欠く場合、すなわち水先人が通常要求される程度の注意を払うまでもなく、それ以下の僅かな注意を払うことを怠らなければ、容易く違法かつ有害な結果を予見し、これを回避することができたにもかかわらず、その僅かな注意を払わなかったため、上記違法、有害な結果を予見し、回避することができなかった場合をいうものと解するのが相当である」と述べた上で、「Y1は、上記のとおり同日午後七時一八分、実際に播磨瀬航路第六号灯浮標を通過し、右舷側に鹿ノ瀬の浅瀬を見ながら南西方向へ航行していたにもかかわらず、迂闊にも上記の僅かな注意を払うことを怠り、容易に見分けることができるはずの『鹿ノ瀬灯浮標』を『鹿ノ瀬西方灯浮標』と  
思い込み、操舵手に対して本船の右転を指示した上、その後も自らの誤りに気づかず、漫然と鹿ノ瀬の浅瀬に向け航行を続け、本件座礁事故を招いたものであるとい

得る。そうだとするとY1の行為における同被告の注意義務違反の程度は、他に『特段の事情』が認められない限り、故意と同視し得るほど重大であるといわざるを得ない」として、その特段の事情について、第一に、「本

件水先業務においてBRMという手法が十分に励行されず、本船の船長らとの間で有効な情報交換やその提供が行われなかったことそれ自体は、いずれの側の安全意識にも問題があったことに基因しているといわざるを得ず、僅かな注意を払うことを怠ったY1の注意義務違反の程度を通常の過失レベルにまで軽減させるような性質のものではなく、損害額の認定に当たって損害の公平な分担という見地から過失相殺の一事情として斟酌されるにとどまるものというべきである。：Y1の行為が水先人であるY1と本船の船長ら乗組員との間で適切なBRMが励行されず、本件座礁事故の防止に向け通常であれば行われるであろう情報交換等が行われなかったことは、上記『特段の事情』を基礎づける具体的な事実関係には当たら「ない」とし、第二に、「本件座礁事故の発生地点周辺の海域の特性やそのときの周辺状況等は、上記『特段の事情』を基礎づけるに足りるものではなく、上記重

過失に関する判断を左右しない」とし、本船側の過失について二割、過失相殺して、Y1に対して一億九二二六万一八七四円の賠償を認め、Y2に対する請求は棄却した。X及びY1が控訴。

【判旨】Y1の控訴に基づき原判決一部取消・請求棄却、Xの控訴棄却。

I 本件約款の免責条項における「重過失」の意義

「本件免責条項の主な趣旨、目的は、：水先人は海上交通に不可欠な役割を果たしている反面、いったん水先業務により事故が発生した場合には、損害がその負担能力をはるかに超えて甚大になることがあり、これを保険等により適切に補てんすることも困難であることから、水先人を保護すべく、その責任を一定の場合に限定しようというものであると解される。：本件免責条項において水先人が免責されない重過失とは、単に、過失の程度が重大であることを意味するものではなく、水先人の注意義務違反の程度が故意と同視し得るほど顕著であり、上記の本件免責条項の趣旨、目的に照らしても、水先人を保護する必要性を欠く場合、すなわち、①水先人が、違

法、有害な結果発生のおそれのあることを認識しながら、その認識のもとで通常の水先人であれば行うはずのない無謀な行為をしたような場合ないし②通常要求される程度の注意を払うまでもなく、それ以下の僅かな注意を払うことさえ怠らなければ、たやすく違法かつ有害な結果を予見し、これを回避することができたにもかかわらず、その僅かな注意を払わなかったため、上記違法、有害な結果を予見し、回避することができなかつた場合をいうものと解するのが相当である。」

## II Y1の重過失について

(一)「本件免責条項は、船長又は船舶所有者と水先人の関係を規律するものであるから、重過失と認められるかどうかの判断に際しては、単に、水先人の過失の軽重のみによって判断することは相当ではなく、船長又は船舶所有者側に水先人の水先業務の遂行を阻害するような落ち度が認められる場合には、これらを総合して考慮し、当該船長らの落ち度を考慮してもなお、水先人の過失が重大であるといえるかどうかを考慮されるべきである。」

(二)「Y1が、このような錯誤から脱するには、①Y1が実際に視認した灯浮標の色、形、灯質等を確認するこ

と、②本船搭載の二台のレーダーのレンジを適宜変更して、視認に係る上記灯浮標と周辺の灯浮標との位置関係を確認すること、③右転開始の予定時刻との整合性や、直前に航過した播磨灘航路第六号灯浮標からの所要時間を確認すること、④本船搭載のGPSや海図を用いて船位を確認すること、⑤これらにより船位を把握していた当直航海士に本船の位置を確認すること、などの比較的容易な措置をとることにより、可能であったと考えられる。そうすると、このような措置すらとることもなく航行を続けたというY1の注意義務違反については、重大なものであったと見る余地もないではない。」

(三)「Y1は、当時、灯浮標の灯火や塗色等を識別することが物理的には可能であったとしても、視界の良い昼間や灯火が認識しやすい夜間の場合のように、容易にこれらを識別することが可能であったとまではいえず、むしろ、視界に入った約一マイル先の灯浮標の誤認が起りやすい時間帯であったとみることまでできる…。：加えて、前述したように、本船のレーダーに映る鹿ノ瀬灯浮標と本船との位置関係は、一見すると、Y1が右転を予定していた鹿ノ瀬西方灯浮標と本船との位置関係に酷似

していた。なお、目視による確認の重要性は、今なお指摘されている。…ものの、近年は、レーダー等の電子航海機器の発達、進化に伴い、電子航海計器による位置確認などが主流となりつつあることも指摘されているところである。…そして、レーダーの誤認による船位不確認を引き起こすことも、必ずしも珍しいことではない。…以上のような状況は、水先人にとっては、灯浮標の思い込みや誤認が起こりやすい状況が重なっていたということができるから、Y1が、いかに、専門資格を有する水先人であり、周辺海域等を熟知していたとしても、上記の各状況が複合した結果、錯覚や錯誤に陥り、灯浮標の思い込みや誤認を起こすことも、あり得ないことであるとは言い切れない。そして、錯誤に陥った当人は、そのことに容易には気付かず、外部から何らの指摘も受けなければ、…灯浮標や船位の確認を行う必要性も自覚できないまま、結果として錯誤が見過ごされることも、あり得ないことではない。…」

(四) 「Y1の過失の程度を評価するに当たっては、本船におけるBRMの実際の状況がどのようなものであったのかについても、考慮する必要があるというべきである。

そして、…水先人乗船時のBRMの実施は、本件条約及び本件入出港手順書として本船側に強制されており…、本船側は、水先人が乗船して嚮導を行う場合であっても、安全に対する船長の責任が軽減されるものでないこと、そして、当直職員は、水先人の嚮導中に船長が船橋に不在の場合には、船の安全運航についての責任を自身が負い、水先人のとる対応や意図に疑問が生じた場合には水先人に説明を求め、それでも疑問が残る場合は、船長に報告し、さらに、緊急的な対応が要求される場合には、自ら対応するものとされている。現に、Y1も、本件水先業務を開始するに当たって、BRMPの一環として、本船側に対し、見張り及び適当な間隔での船位測定、海図への記入、航行監視等を行うよう、要請していたものである。それにもかかわらず、D船長は、明石海峡大橋を通過した後、Y1に対し、用件等を何ら告げることなく船橋から姿を消し、その後いったんは戻ったものの、結局本件座礁事故が発生するまでの間、Y1と操船について情報交換を行うことはなかった。また、当直航海士も、本件行為の直前である午後七時三〇分頃、本船の位置を海図に記入していた際、本船の位置が『鹿ノ瀬の南



西沖であり、もう少しで北西側に位置する浅瀬（鹿ノ瀬）を過ぎるところ』にあることを認識し、かつ、その直前の海図記入時から時間が経過していなかったため、Y1の右転指示に対し、少し不安を感じていたにもかかわらず、Y1に対して、それらのことを報告したり、あるいは問い質すことをしなかった。そして、仮に、これらの情報交換等が適切に行われていたならば、本件行為が行われることなく、本件座礁事故も未然に防止できた可能性は少なくない。：他方、「STCW」条約による水先人乗船時のBRMの実施は、船長をリーダーとして構築されるものであって、かつ、水先人を船長の助言者あるいは被用者にすぎないと解したとしても、BRMが船側と水先人との間の情報交換により成立するという性質上、船側にのみ課された義務と見るのは相当ではなく、水先人に対しても、ブリッジチームの一員として、その義務を課しているものと解すべきである。：本件座礁事故の場合、D船長が離橋したことはともかく、少なくとも当直航海士が抱いた：疑念は、正に、本件座礁事故に直結する航路の逸脱であって、本船が鹿ノ瀬に向かっている（少なくともその可能性がある）ことを認識

しながら、Y1にその旨の指摘をしたり、Y1に操船の意図を確認する行動を取らなかったものであるから、そのこともまた、本件水先業務の遂行に与えた影響は、無視できないというべきである。これらに照らせば、一方においては、本船側の落ち度を軽視することもまた、相当ではないというべきである。：以上を総合勘案すれば、本件座礁事故は、Y1の過失行為（本件行為）によるものであることは否定できないもの、本船側にも、Y1の本件水先業務の遂行を阻害するに足る相応の落ち度があったことは否定できない。

そして、本船側の落ち度は、：条約による国際的な法的義務に違反するものである上、これが果たされていれば、本件座礁事故を未然に防止できた可能性が少なくなかったと考えられることに照らせば、Y1の本件行為による過失を、：重過失、すなわち、水先人として通常要求される以下の僅かな注意を怠ったものと評価することも、相当ではないというべきである。」

Ⅲ Y2の不法行為・使用者責任・債務不履行責任

(一)「Y2のうち水先人」は、水先業務を提供する主体である水先人個人の業務が、膨大・煩雑であり、か

つ公益性の高い性質を有することを踏まえ、これを事務的・物理的な側面から補助し支援することを事業の目的としているにとどまるといえるのであるから、…水先人会が本件水先契約の実質的な主体であることを具体的に基礎付けるに足りるものではなく…、水先人会は、あくまで水先人から委託を受け、一元的に、水先人のする水先の引き受けに関する事務の取次ないしは窓口業務を行うことを目的としているにとどまり、水先人を実質的に指導・監督するための組織ではない上、他に、Y1との間に実質的な指揮監督関係（使用関係）を基礎付ける特段の事情を認めるに足りる証拠はない。

(二)「水先人会の行う水先人に対する指導、監督等は、あくまで水先業務の適正かつ円滑な遂行を確保するための教育的な補助支援活動にとどまるのであって、水先人が締結した個々の水先契約の相手方（船舶所有者等）やその他の第三者の法的利益を直接保護することを目的とするものではない。そうだとすると水先人会は、他に『特段の事情』が認められない限り、個々の水先契約の相手方（船舶所有者等）やその他の第三者との関係で、水先人に対して必要かつ適切な指導、教育（注意喚起）

を行うべき注意義務を負っているものとは解されない」。

(三)「Y2のうち連合会」は、水先人会の会員の品位を保持し、水先業務の適正かつ円滑な遂行に資するため、水先人会及びその会員の指導、連絡及び監督に関する事務を行うことを目的としており、したがって、その上記各会則も、水先業務の適正かつ円滑な遂行を確保するためのものであって、水先人が締結した個々の水先契約の相手方（船舶所有者等）やその他の第三者の法的利益の保護を目的とするものではない。そうだとすると連合会は、『特段の事情』が認められない限り、個々の水先契約の相手方（船舶所有者等）やその他の第三者との関係で、水先人に対して必要かつ適切な指導、教育（注意喚起）を行うべき注意義務を負っているものとは解されない」。

(四)「水先人会が、水先人らが定めた会則に基づき、〔水先人会が設置する合同事務所を経由して水先契約の締結をするものとする〕こと、水先人会が、水先人の指導、連絡、監督及び処分を行い、当直制度や輪番制を整備すること、水先人に支援情報を提供すること並びに水先人に代わって水先料の請求手続を行い、船会社は水先人会

に水先料と旅費を支払っていることの各業務」を行っていることをもって、水先契約の主体が、個々の水先人ではなく、水先人会であるとはいえない」。

## 【研究】

### 一 本判決の意義

本件は、水先人の水先契約の一方当事者である船舶所有者（船主・本船側）に対する損害賠償責任が直接的に争われ、また水先約款の免責条項の解釈について判断された、おそらく日本で初めての裁判例であると思われる。従来、水先人の責任については、水先人による嚮導により他船と衝突した場合に、当該他船の船舶所有者に対する水先人の責任がどうなるのかなどについては判例及び<sup>④</sup>学説上争われていたが、本件は、水先契約当事者間における損害賠償責任関係が争われた事例であり、本件に係る評釈を除き、判例及び<sup>⑤</sup>学説上、ほとんど議論されてこなかった事例と思われる。そのため、先例となる裁判例も学説における議論もほとんどない重要な論点について

下級審裁判例とはいえ初めて判断をしたという点において重要な意義を有する。さらに、本件では後述するように、船長以下、本船の乗組員と水先人との関係に関するブリッジ・リソース・マネジメント（BRM）及びブリッジ・リソース・マネジメント・フォー・パイロット（BRMP）についても言及されており、それが水先行為の履行において、どのような法的な位置づけが与えられているのかを示したものとしても重要な意義を有する。

### 二 水先人と水先契約

水先人とは、一定の水先区について水先人の免許を受け、船舶に乗り込み当該船舶を導く（嚮導する）者とされている（水先法二条一項、二項）。水先制度は、座礁や衝突といった海上危険を防止し、船舶の安全を確保するためのものとされる<sup>⑥</sup>。なお、水先人は、一定の水先区において船舶に乗り込み、船長以下乗組員に対して特定の水域について有する専門的知識を提供し、船舶を嚮導するが、特定の水先区で継続的に職務をし、特定の水先区に附着し、もっぱら特定の船舶で継続的に労務に服す

る者ではないことから、船員とは区別される<sup>⑦</sup>。また、水先制度においては、水先区のうち政令で定める港または水域においては、その船舶を運航するときは、一定の場合を除き、水先人を取り込ませなければならぬ強制水先の制度（水先法三五条一項）と、法律上、水先人の乗り組みが強制されず、船長の要請によりなされる任意水先の制度がある<sup>⑧</sup>。なお、本件では、本船が石炭二万四二〇〇トンを積載し、中華人民共和国バンタン港を出港し、兵庫県の姫路港へ向かっていたが、姫路港入港時に水先人を取り込ませていた。これは明石海峡航路等の一部の水域が強制水先区になっており、原則として水先人による嚮導が義務付けられている強制水先であった。もつとも、強制水先の場合であっても、水先契約の締結が前提とされる点で、強制水先人も任意水先人も異なるところはない。

水先契約は、当事者の一方たる水先人が水先役務を提供することを約し、相手方たる船主がその対価として水先料を支払うことを約する、諾成・双務・有償の契約である<sup>⑨</sup>。そして、水先契約の内容については、一般的に水先約款によって規律される。そして、本件で問題となっ

たのは、当該水先約款二一条の「①船長又は船舶所有者は、水先人に水先をさせた場合において、水先人の業務上の過失により、当該船舶、船長、船員又は第三者に生じた損害については、水先人の責任を問わない。この場合において、水先人は、当該船舶に関して支払われるべき水先料の全額を船長又は船舶所有者に請求しないものとする。」<sup>⑩</sup>「③前二項は、水先人の故意又は重大な過失に基づく責任については、適用しないものとする。」という規定である。すなわち、本件水先契約に基づきY1は本船を嚮導し、当該水先契約の履行時に、本件座礁事故を引き起こしたものであるが、もし、Y1に本件水先契約の履行において故意または重大な過失により本船に損害を生じさせた場合には、Y1は損害賠償責任を免除され得ないが、他方で、それに当たらない場合（軽過失の場合）にはY1は免責されることになる。したがって、本件においては、Y1が本件座礁事故について水先約款の免責条項にいう「故意又は重大な過失」があったか否かということが主たる争点となっている。そこで、以下では、まず、本件水先行為において、Y1に重過失があったとする原審判決と重過失まではなかったとする控



訴審判決を比較する。

ところで、本件において追及されているY1の責任が本件水先契約の債務不履行責任であるのか、それともY1の(重)過失に基づく不法行為責任であるのかは判然としない。<sup>10</sup>もつとも、水先行為の履行債務を手段債務として位置づけるとするならば、<sup>11</sup>債権者側である本船側(X)がY1の履行の不完全を主張・立証することとなり、このことは不法行為と構成とした場合の水先人の「過失」を主張・立証することと大差ない。<sup>12</sup>結局、問題は、本件水先契約の履行において、水先人Y1について過失があつたか否か、さらに、あつたとして、その過失は重大なものであつたか否かということに尽きる。

### 三 (重) 過失の対象―原審判決と控訴審判決の違い

本件における水先人の過失の具体的な内容を考察するに当たって、まずは過失の対象が何かについて明らかにしておきたい。本件では、過失の対象が原審判決と控訴審判決とで異なっており、そのことが、ブリッジ・リ

ソース・マネジメント(BRM)の位置づけや結論にも影響を与えているものと思われる。

#### (一) 原審判決の場合

原審判決では、水先人の過失の対象について、「水先人として通常要求される程度の注意を払うまでもなく、それ以下の僅かな注意を払ってさえいれば、∴『鹿ノ瀬西方灯浮標』ではないことを容易に認識し、本件座礁事故の発生を未然に回避することができ」、「漫然と鹿ノ瀬の浅瀬に向け航行を続け、本件座礁事故を招いた」とし、「Y1の行為におけるY1の注意義務違反の程度は、他に『特段の事情』が認められない限り、故意と同視し得るほど重大である」と述べているように、鹿ノ瀬灯浮標を鹿ノ瀬西方灯浮標と誤認して、右転するよう指示した行為を(重)過失による行為として位置づけていることが分かる。つまり、水先人の(重)過失の対象を、右転するよう指示した点に見出していることが分かる。

これを前提とすると、本船側のBRMは、当該(重)過失の対象である水先人による右転指示よりも時間的に後る側にくることとなり、水先人の(重)過失判断とは

別次元の問題として位置づけられる。そのため、原審判決は「BRMという手法が十分に励行されず、本船の船長らとの間で有効な情報交換やその提供が行わなかったことそれ自体は：損害額の認定に当たって損害の公平な分担という見地から過失相殺の一事情として斟酌される」としている。つまり、水先人の(重)過失とは別に、BRMの不励行を本船側である債権者側の過失を水先人の債務者側の過失判断とは一応区別して位置づけていることになる。もつとも、この点は、重過失の有無を考える中で「特段の事情」として本船側のBRMの不励行について位置づけていることからすれば、控訴審判決の場合とで結論として大きな差はないようにも見受けられる。しかしながら、原審判決が述べているような「特段の事情」が債務者の過失との関係で、どのような法的位置づけを持つのかについて、やや不明瞭な内容になっているものと思われる。

## (二) 控訴審判決の場合

他方で、控訴審判決は次のように判示している。すなわち、「鹿ノ瀬西方灯浮標であると思ひ込み、本船を右

転させるため、当直操舵手に二五五度を指示し、その後も徐々に右に変針するよう指示して、最終的に三二〇度に定めた上、上記誤認に気付かないまま航行を継続したため、：本件座礁事故を発生させた」とし、「本件行為のうち、：本船の右転を開始したこと自体は、本件座礁事故に直接関係するものではない」としている。つまり、第一審判決と異なり、(重)過失について、右転指示だけではなく、座礁事故に至るまでの水先行為全体を対象としていることがわかる。そして、実際、重過失の存否についても「水先人の過失の軽重のみによって判断することは相当ではなく、船長又は船舶所有者側に水先人の水先業務の遂行を阻害するような落ち度が認められる場合に、これらを総合して考慮し、当該船長らの落ち度を考慮してもなお、水先人の過失が重大であるといえるかどうかを考慮されるべき」としたうえで、確かに、「〔本件Y1の右転指示について、種々の〕措置すらとることもなく航行を続けたというY1の注意義務違反については、重大なものであったと見る余地もないではない」としつつも、本件の事実関係を下に「Y1の過失の程度を評価するに当たっては、本船におけるBRMの実際の状

況がどのようなものであったのかについても、考慮する必要がある」と判示している。

そうすると、原審判決の（重）過失の対象は、あくまで本件座礁事故のきっかけとなった右転指示としている一方、控訴審判決は、本件座礁事故に至るまでの水先行が全体としている点で異なる。そして、もし、控訴審判決のように（重）過失の対象を設定した場合、本船側のBRMの不励行は、水先人の過失の考慮要素の中に取り込まれることになり、過失相殺という過失判断の外側の要素ではなく、水先人の過失の要素の中に位置づけることができる。

#### 四 水先人Y1の過失

##### （一）債務不履行における債務者の過失

そこで、上記のことを踏まえて、水先人の過失の判断について検討する。従来、裁判実務において、民法四一五条の過失（帰責事由）の有無は、問題となった債務に係る給付の内容や不履行の態様から一律に定めるのではなく、個々の取引関係に即して、契約の性質、契約

の目的、契約の締結に至る経緯等の債務の発生原因となった契約に関する諸事情を考慮し、併せて取引に関して形成された社会通念も勘案して判断されてきた。<sup>13</sup>

さらに、従来、民法学説においては、債務不履行について債権者に圧倒的な帰責性がある場合、債務者の債務不履行責任が免責される可能性が指摘されている。<sup>14</sup>つまり、債務者に過失があるか否かについては、単に債務者の行為に着目するだけではなく、債権者の行為にも着目し、債務者の過失の判断要素に含まれることを示唆するものである。そうすると、水先人（債務者）の過失を検討する上では、本船側（債権者）の過失を取り込むこととそれ自体は不当なものとはいえないように思われる。問題は、水先契約の内容それ自体や本船側のBRMの励行が、どのように本件水先契約の内容に取り込まれているのか、そして、その点を水先人の過失を考えるうえで考慮要素として取り込んでも良いのかということになる。

##### （二）水先契約の内容とBRM

前述したように、水先契約とは、水先人が水先役務を提供することを約し、船主がその対価として水先料を支

払うことを約する契約とされる。そして、具体的な水先行為の内容は、水先法や水先約款において規律されている。

本件は、まさに水先行為における過失が問題となっているが、当該過失を考えるうえでは、水先行為は水先人による嚮導と船長等の本船側の乗組員との関係が重要となる。この点、水先法によれば、その四一条で「①船長は、水先人が船舶に赴いたときは、正当な事由がある場合のほか、水先人に水先をさせなければならぬ。②前項の規定は、水先人に水先をさせている場合において、船舶の安全な運航を期するための船長の責任を解除し、又はその権限を侵すものと解釈してはならない。」と定め、さらに、四三条で「水先人は、船舶に赴いた場合において水先を求められたときは、正当な事由がある場合のほか、その求めに応じ、かつ、誠実に水先をしなければならぬ。」とされている。つまり、水先法においては、水先人が船舶に乗り込み、水先行為を行う場合であっても、あくまで船舶の安全な運航を期するためには、結局、被嚮導船舶の船長が最終的な運航責任者として位置づけられていることになる。従来、学説においても、

船舶の航法について、専門的指導をなす、船長の相談役であり、その指揮権は依然として船長に委ねられているとされている。<sup>15)</sup> 実際、水先約款でも、その二条で「水先人は、船舶交通の安全を図り、あわせて船舶の運航能率の増進に資するため、船長に助言する者としての資格において、水先業務に誠実に従事するものであり、安全運航に対する船長の権限及びその責任は、水先人の乗船によつて変更されるものではない。」として、船舶の指揮者ではなく船長の助言者たる地位であるとされ、一二条では「①船長は、水先人の操船上の助言が確実かつ迅速に実行されているか否かを常に監督するものとする。②船長は、見張りを厳重に行い、港内又は特殊な水域航行中は適当な場所に見張員を配置し（レーダーを装備する船舶にあつては、これを活用する。）、異常を認めるときは速やかに水先人に通知するものとする。③船長は、常に機関及び錨を使用できるようにしておくものとする。④船長は、水先人が業務を安全に遂行するため、引船の使用その他について水先人の要求に対して協力するものとする。」としており、船長による水先行為への協力義務等が定められている。加えて、本判決でも指摘され



ているように、一九七八年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978: STCW条約) の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準コード、コードA部、STCW条約の付属書の規定に関する強制基準、第八章 当直に関する基準、四九においても水先人が乗船している場合の航行について「船舶の安全についての船長及び航海当直を担当する職員の任務及び義務は、水先人の任務及び義務に関わらず、水先人が乗船していることにより解除されない。船長及び水先人は、航行の手順、現地の事情及び船舶の特性に関する情報を相互に交換しなければならず、かつ、船長及び／又は航海当直を担当する職員は、水先人と密接に協力し、かつ、船位及び動向を常に正確に確認しなければならない。」とし、同じく五〇においても「航海当直を担当する職員は、水先人の行動又は意図について何らかの疑問がある場合には、水先人に説明を求めなければならない。それにもかかわらず質問が残る場合には、直ちに船長に通報するとともに、船長が来る前に、必要と考えられるすべての

措置をとらなければならない。」としている。また、一九七四年の海上における人命の安全のための国際条約 (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974: SOLAS条約) 付属書 第IX章 船舶の安全運航の管理において、国際安全管理 (ISM) コードを強制的なものとして適用されているが、そのISMコードにおいては、安全管理システム (SMS) を作成し、これを規定し、実施するための安全管理マニュアルの船内への備置が義務付けられ、乗組員に遵守させなければならないとされており、それには、水先人乗船時について、自船情報の提供、パイロット業務と同人意図の把握と打合せ、パイロットの監視、航海上の危険、パイロットの意図等、継続的な情報交換が規定されている。このように、STCW条約、SOLAS条約やISMコードで示されているように、水先人が乗船した場合には、船側と水先人とが必要な情報提供を行い、そのための協力、意思疎通が義務付けられているということもわかる。そして、本判決においても重視されているが、水先人と船側との協力や意思疎通はブリッジ・リソース・マネジメント・フォー・パイロット (BRMP) と呼ばれている。

これはBRMの一つで、水先人が乗船している場合のものである。本判決でも問題となっているBRMとは、もともとヒューマン・ファクターによる海難事故防止を目的としてブリッジ（船橋）で利用できるあらゆる資源を有効に活用することであり、ブリッジにいる乗組員等同士、互いによく連携機能させ、ヒューマン・ファクターによる海難事故を防止するためのものとされている<sup>16</sup>。そして、水先人が乗船してきた場合には、水先人もブリッジのチームの一員として位置づけ、「パイロットとの融和」を図るようにするものが、BRMPである<sup>17</sup>。BRMPにおいては、「パイロットの行動に疑問を呈するのは非礼に値しない。当然のことながら、我々は「船側は」パイロットの専門的知識に代価を支払っているわけであり、専門的知識を期待する確たる理由がある。しかし、パイロットが操舵室にいますという理由だけで周囲で発生している出来事を理解しようとする義務を失うものではない。理に適った疑問をパイロットに問いかける当直オフィサーや船長は良好な作業関係と、一段と快適で効率的な運航を生み出す航海への関心をはっきりとパイロットに示すことができる<sup>18</sup>。」と言われているとおり、

BRMPにおいては船側と水先人との間の情報交換、意思疎通や協力的行為が重要視されており、それが各種条約において法的な位置づけを与えられているといえよう。換言すれば、水先契約は、水先人の行為のみならず、本船側の協力動作等についても重視されるタイプの契約類型であるということが指摘できよう。

これらの点に鑑みると、水先契約の履行に当たっては、第一に、水先人が乗船し、船舶を嚮導していたとしても、あくまで水先人は船長の助言者に過ぎず、依然として船長がその運航の責任者とされていること、第二に、（各種条約等において強制されている）BRMやBRMPといった考え方から、水先を行うに当たっては水先人の行為だけではなく、船長等の本船側の協力等が義務付けられていたり、水先人がミス等を行うような場合を想定して、情報交換を行うことが求められているといえる。少なくとも、本件水先契約においても、上記のような本船側の事情もまた水先契約の履行に当たって重要な役割を担っており、水先人の過失による債務不履行の有無を考えるうえでは、当該過失判断の考慮要素に取り込まれるべきものと考えられる。より端的にいえば、本船側の協

力行為等が水先契約の中で義務付けられているということになり、単に、水先人がミスをしたのみで過失があると即断することにはならず、それに対して本船側がどのような行為をしたのかなどについても判断要素として組み込まれるべきことになると考えられる。このように、本件水先契約の内容には、本船側の行為も取り込まれており、そのことを水先人の過失判断の一事情として扱うべきである。そうすると、本件において原審判決と控訴審判決とで異なっている（重）過失の対象について、本件座礁事故に至るまでの水先行為全体とした控訴審判決の方が、水先法、国際条約及び水先契約の内容等を踏まえた適切な判断を行っているものと考えられる。

### （三）小括

したがって、確かに、本件において、水先人は不適切な右転指示を出した点について過失はあるものの、水先契約の債務不履行の成立要件を考慮する中では、水先人の行為のみに着目するのではなく、本船側の行為についても考慮要素にいて、水先人の過失を判断することは可能であるし、適切であると考えられる。

## 五 水先人の重過失とその判断

### （一）水先人の重過失

四までで述べたように、水先人の過失の判断については、本船側の事情も加味することが適切であるとしたうえで、しかしながら、本件で争点となっているのは、水先人の重過失である。本判決でも争点となっているように、水先約款では水先人に過失によって生じた損害については免責とされている一方、故意又は重過失によって生じた損害については免責されないとされている。そのため、本件において、水先人に過失があったとしても、軽過失である場合には免責される一方、重過失である場合には免責されず、損害賠償責任を負うこととなる。

この点、原審判決では、一般論として「『重過失』とは、注意義務違反の程度が故意と同視し得るほど顕著で、この免責規定により水先人を保護する必要性を欠く場合、すなわち水先人が通常要求される程度の注意を払うまでもなく、それ以下の僅かな注意を払うことを怠らなければ、容易く違法かつ有害な結果を予見し、これを回避することができたにもかかわらず、その僅かな注意を払わ

なかったため、上記違法、有害な結果を予見し、回避することができなかった場合」としている。そのうえで、前述したように、右転の指示について重過失があったか否かを判断している。他方で、控訴審判決は、「水先人の注意義務違反の程度が故意と同視し得るほど顕著であり、〔水先人の保護という〕…本件免責条項の趣旨、目的に照らしても、水先人を保護する必要性を欠く場合、すなわち、①水先人が、違法、有害な結果発生のおそれのあることを認識しながら、その認識のもとで通常の水先人であれば行うはずのない無謀な行為をしたような場合合ないしは②通常要求される程度の注意を払うまでもなく、それ以下の僅かな注意を払うことさえ怠らなければ、たやすく違法かつ有害な結果を予見し、これを回避することができたにもかかわらず、その僅かな注意を払わなかったため、上記違法、有害な結果を予見し、回避することができなかった場合」と述べている。第一審判決と控訴審判決とを読み比べると、控訴審判決においては、いわゆる認識ある無謀行為（国際海上物品運送法一〇条参照）についても示されているが、重過失の判断それ自体に大差がないように思われる。やはり結論を分けたの

は、(重) 過失の対象を、控訴審判決は本件座礁事故に至る経緯全体から見た水先人の行為としている点であると思われる。

重過失について、失火責任法における重過失が問題となった事例などにおいては、「通常人に要求される程度の相当な注意をしないでも、わずかの注意さえすれば、たやすく違法有害な結果を予見することができた場合であるのに、漫然これを見すごしたような、ほとんど故意に近い著しい注意欠如の状態を指すものと解する<sup>19)</sup>」とされる。しかし、現在では、重過失の意義について、私法上、さまざまな局面で用いられ、同一の意味内容として把握することは必然ではなく、相対的な概念であり、重過失を要件とする各条文の趣旨に鑑みて、例えば、その趣旨に即して、著しい義務違反と考えたり、故意だけを問題としつつ、故意の立証の緩和という観点から重過失を要件としていたときには、わずかな注意さえすれば、たやすく予見できたことを重過失としたりしているといった説明がなされている<sup>21)</sup>。この点、従来の裁判例では、重過失の意味合いは、行為者の負っている注意義務の程度を考慮に入れるか否かによって異なっているとさ



れる<sup>22</sup>。それでは、水先人の重過失とはどのように捉えられるのだろうか。確かに、本件免責規定のような場合には、従来、行為者に着目した判断がなされてきている<sup>23</sup>。例えば、取締役の責任や専門家の責任等のような場合である。水先人の場合、船舶嚮導の専門家であることから、従来の判断に従えば、行為者の負っている注意義務の程度は高くなり、それとの乖離の大きさが重過失判断に影響を与えることになる可能性もあつた<sup>24</sup>。すなわち、行為者の専門性や特殊技能等を考慮して一般人よりも、注意義務それ自体の水準が高められているような場合において、行為者がその高められた標準的行為を行わなかったときに重過失と判断される余地がある<sup>25</sup>。したがって、水先人が専門家として、水先行為を受託しているということになれば、水先人が通常に従っている（高度化された）注意義務の基準をもとに、それとの乖離が問題とされ、重過失を単に故意に準じるものとして捉えることはできないのではないかと考えられる。そのため、もし、重過失の対象を第一審判決のように、右転指示に求めるのであれば、水先人に重過失があつたとされ可能性は充分あつたものと思われる。

しかしながら、他方で、水先人は本件免責規定の制定経緯や趣旨、すなわち、「水先業務により事故が発生した場合には、損害がその負担能力をはるかに超えて甚大になることがあり、これを保険等により適切に補てんすることも困難であることから、水先人を保護すべく、その責任を一定の場合に限定しようとした」（控訴審判決）ということに鑑みれば<sup>26</sup>、行為者の属性から、高度な注意義務が課せられていると考えられる一方で、水先人の保護という観点からは、逆に責任を軽減する方向に解釈するということ（本判決の文言に即していえば、「水先人の注意義務違反の程度に故意と同視し得るほど顕著」であると位置づけること）は不当なものとは考えられない<sup>27</sup>。さらに、控訴審判決では、重過失の対象を本件座礁事故に至るまでの水先行為全体に求めていることからすれば、本船側の過失がその水先人の過失判断に組み込まれ、重過失とまでは言えないという評価がなされたものと考えられる。

## （二）結論

水先人の過失の程度については、確かに、予定とは異

なる地点において右転の指示を出した点に着目すれば、原審判決が述べるように重過失があったと判断される余地はあったようにも思われる（実際、控訴審判決においても重大なものであったと見る余地もないではないとしている）。しかし、控訴審判決では、水先人の重過失の有無の判断に当たっては、本件座礁事故に至る経緯全体を検討しており、本船側のBRM(P)の不励行との関係から、重過失を否定している。本件の事実関係の下で、重過失を右転指示だけではなく一連の水先行為全体に焦点を当てるのであれば、少なくとも、本船側にもBRM(P)の不励行も存在しており、故意と同視し得るほど顕著であるとは言えなかったのではないかと思われる。<sup>28)</sup>

## 六 水先人会及び日本水先人連合会の責任

### (一) 水先人会の責任

本件では、Y1だけではなくY1が所属する水先人会及び日本水先人連合会についても責任追及されている。最後に、ごく簡単にはあるが、水先人会及び日本水先人連合会の責任についても触れておきたい。

まず、水先人会の責任についてである。水先人会の責任については、第一に、本件水先契約は水先人会と締結したものとしたうえで、債務不履行であるとし、さらに第二に、水先人の不法行為による使用者責任（民法七一五条一項）が認められると、主張されている。水先人会とは、水先人が会員となつて構成される法人であり（水先法四八条二項）、その目的は、会員の品位を保持し、水先業務の適正かつ円滑な遂行に資するため、合同事務所<sup>29)</sup>の設置及び運営、水先人の要請並びに会員の指導、連絡及び監督に関する事務を行うこととされる（水先法四八条二項）。本件原審判決（控訴審判決もその多くを引用）によれば、水先人会について、水先法及び水先約款の各種規定から「水先人の水先に関する専門的な知識や経験に対する信頼を重視した上、当該水先人が、自ら定めた約款を踏まえ、独立して誠実に自己の水先業務を行い、その相手方である船舶所有者らに対し、予め対価として定め置いた水先料を請求する関係を前提にしているものと解するのが相当であるところ、現に、Y1ら内海水先区の水先人は、免許を受けて被告水先人会に所属し、神戸税務署長に対し、水先人として個人事業の開業

届書を提出していること…、自ら内海水先区水先約款を定めて、これに基づき水先契約を締結して水先業務を行っていることなどの事情を総合考慮すると本件水先契約は、他に特段の事情が認められない限り、実質的に水先人であるY1に帰属しているものと認めるのが相当である。」とし、さらに「水先人会は、水先業務を提供する主体である水先人個人の業務が、膨大・煩雑であり、かつ公共性の高い性質を有することを踏まえ、これを事務的・物理的な側面から補助し支援することを事業の目的としているにとどまる」として特段の事情も認められないとし、やはり水先契約の主体は、あくまでY1であつて水先人会ではないとしている。さらに、使用者責任についても、「被告水先人会は、あくまで水先人から委託を受け、一元的に、水先人のする水先の引き受けに關する事務の取次ないしは窓口業務を行うことを目的としているにとどまり、水先人を実質的に指導・監督するための組織ではない上、他に、Y1との間に実質的な指揮監督関係（使用関係）を基礎付ける特段の事情を認めるに足りる証拠はない」として、使用者責任も否定している。前者の点については、もともと水先人会は、水先

業務の運営のために、通信その他の事務施設を必要とすることから、そのような業務運営上必要な施設の整備を目的とし、加えて水先人同士の親睦及び福祉をはかることを目的とされており、水先業務それ自体は水先人個人によつて行われるとされてきた<sup>30</sup>。そのため、水先人会自身が水先契約締結の当事者となることは基本的になく、加えて、本件原審判決及び控訴審判決が述べるように、水先人会は水先人の事務の取次や窓口業務を行うことを目的としており、水先人と水先人会との間に指揮命令関係があるとは言えないものと思われる。加えて、控訴審判決で追加的にXから主張された点として、水先人会（組合）に関する大審院判決との関係についても付言しておく。大判昭和九年二月二一日民集一二卷二四号二三四頁は当時の水先人組合における組合規約の一部改正につき、組合員である水先人が、当該改正については全員一致ではなかったとして、全員一致により議決がなされなかつたことは決議無効事由に当たるなどと主張した事案である。同事件においては、水先人組合は民法上の組合であるとした事例であるが<sup>31</sup>、もし、水先人会が民法上の組合であるとするならば、組合員個人である水

先人が水先契約の当事者となるのではなく、水先人会が契約当事者になると主張したものと思われる。しかしながら、当該大審院判決はあくまで組合格約の改正決議の無効が問題となった事例であつて、水先人個人が契約を締結することまでも否定した裁判例であるともまでいえず、さらに、昭和二四年の水先法改正に伴い、権利能力なき社団として位置づけられ、組合性は否定されていること<sup>(32)</sup>と、また平成一八年の水先法改正により法人とされていることから、先例性は小さいものと思われる。加えて、本判決が述べているように、立法論として法人たる水先人会が水先契約の主体となるべきであるという意見が出されているものの、それが否定されている状況であることに鑑みれば、やはり水先人会が本件における水先契約の当事者であるとの判断はできなかつたものと考えられる<sup>(33)</sup>。

## (二) 日本水先人連合会の責任

次に、日本水先人連合会の責任についてである。日本水先人連合会とは、全国の水先人会によって設立された法人であり（水先法五五条一項、三項）、その目的は、

水先人会の会員の品位を保持し、水先業務の適正かつ円滑な遂行に資するため、水先人会及びその会員の指導、連絡及び監督に関する事務を行うことである（水先法五五条二項）。確かに、水先人連合会は、水先人会及び水先人に対して、会則に基づき、必要な監督、指示又は指導をすることができ、加えて、個々の水先人に対する処分も各水先人会に勧告することができる<sup>(34)</sup>とされている。しかし、原審判決が述べているように、このことから日本水先人連合会とY1（水先人）との間に実質的な指揮監督関係がある<sup>(35)</sup>とは言いにくく、日本水先人連合会について使用者責任を認めることはできないものと考えられる。

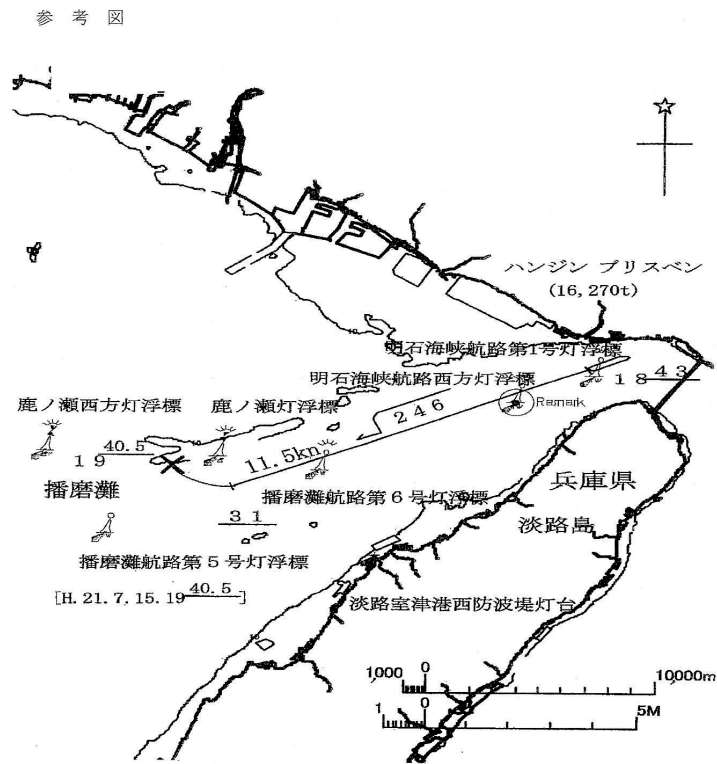
したがって、水先人会及び日本水先人連合会の責任を否定したことについては原審判決及び控訴審判決いずれも妥当なものと考えられる。

## 七. 結びに代えて

本判決に関連して、国土交通省が設置していた「水先人の人材確保・育成等に関する検討会」の会合において、



水先人の責任制限について議論がなされた。第八回会合の会議資料によれば、日本水先人連合会から、本件で問題となった水先約款二二条三項の「重大な過失」の定義を明らかにすることなどが要望され、また、控訴審判決で述べられているように、「故意又は損害の発生のおそれがあることを認識しながら自己の無謀な行為」に改正することの当否や、重大な過失による場合でも、責任制限制度（責任限度額）を設けることなどについても議論の俎上に上った。<sup>34</sup> 結果的には、責任制限制度などについては、本判決でも言及されている法人引受け制度との関係で議論を進めていく必要があるとされている。水先人に対してどこまで責任を認めるべきかという問題は引き続き議論すべきであるように思われる。



（参考図：海難審判庁・海難審判所裁決録22巻428頁より引用）

（1） 本稿は、二〇二〇年十一月一四日に開催された日本航海学会第一四三回秋季講演会海上交通法規研究会にて報告したものを加筆修正したものである。研究会参加者

にこの場をお借りして御礼申し上げます。なお、本研究は JSPS 科研費 18H00805 の助成を受けたものである。

(2) 神戸地方海難審判所平成二二年六月四日裁決(海難審判庁・海難審判所裁決録二二卷四二五頁〔貨物船ハンジンプリスベン乗揚事件〕)。なお、海難審判所による事故時の状況の図については参考図として別掲した。

(3) 大判昭和一〇年六月三日大審院判決全集一輯一九号一五頁。

(4) 志津田氏治「水先人と船主責任」同『堪航能力と海事法の研究』(酒井書店、一九七一年)二二三頁「初出一九五九年」、原茂太一「水先人の過失と対外責任の帰属」吉永榮助編『田中誠二先生古稀記念 現代商法学の諸問題』(千倉書房、一九六七年)五〇七頁等。

(5) もつとも、藤崎道好『水先法の研究』(成山堂書店、一九六七年)六三〇頁は「水先人に対する損害賠償責任の追及は、現実に行われたことはないが、将来において発生する可能性があ」と指摘しており、本件のような訴訟が生じうることは既に指摘されていた。また、一九五五年四月に、横浜港における米軍と東京湾水先人組合において、水先契約において、水先人の過失により米軍に与えた損害に対し、水先人が賠償責任を負うべきであると主張された事例(最終的には水先人組合による抗議により賠償責任条項が撤回)や、実際に、水先人が外国船において水先行為をした際に、同船及び他船に損

害を与えた事件において、水先人が乗船していた船主から水先人に対して損害賠償を請求する態度を示された者の、結果的に東京湾水先人組合が強硬に反対した結果、請求を断念した事例があるとされている。

(6) 中村真澄Ⅱ箱井崇史『海商法(第2版)』(成文堂、二〇一三年)一四〇頁、田中誠二『海商法詳論(増補3版)』(勁草書房、一九八五年)二二七頁。

(7) 前掲註6・田中二二七頁。

(8) 前掲註6・中村Ⅱ箱井一四〇頁、岡田豊基『現代保険法・海商法』(中央経済社、二〇二〇年)一五四頁。

(9) 藤崎道好『水先契約の研究』(成山堂書店、一九七〇年)二五頁。

(10) 原審判決では水先約款二一条の規定について「この免責規定が水先人の債務不履行責任だけでなく、不法行為に基づく損害賠償責任にも適用があるという点で当事者の認識は一致している」としている。もつとも、原審判決では結論において不法行為に基づく責任であるとも述べている。また、控訴審判決では結論部分において「Y1の本件行為については、本件免責条項が適用されるから、Y1は、Xに対する債務不履行責任及び不法行為責任を免責されることとなる」と述べている。

(11) この点、従来、水先契約は請負契約たる性質を有するとの見解もある(鹽田環「水先人ヲ論ズ」国家学会雑誌二三卷一〇号(一九〇九年)三七頁)。すなわち、水先

契約に基づく水路の嚮導は請負の性質を帯び、その仕事の完成、すなわち、船舶を嚮導して安全に船舶を入港させることを約する契約であるとする。このような立場を敷衍するのであれば、本件座礁事故の発生により、債務不履行（不完全履行）の事実があるとされ、他方で、水先人の側において、本件座礁事故について帰責事由のないことを主張・立証することになると思われる。しかし、現在では、雇用契約の一種であるとする見解（前掲註6・中村Ⅱ箱井一四一頁）や、準委任契約とする見解（逸見真「水先人の民事免責―水先約款免責条項の現代的意義と妥当性」日本航海学会論文集一二六号（二〇一二年）一二八頁、三好登志行Ⅱ藤本昌二「水先標準約款21条3項『重大な過失』の意義について」海事法研究会誌二三五号（二〇一七年）一五頁）が有力に唱えられている。もつとも、これらの契約の性質が主として理論的問題となるのは、水先人の嚮導に従って船舶を運航していた場合に、他船と衝突した場合の水先人と被嚮導船舶の船主の他船船主に対する衝突責任の場面であると思われる。請負契約説によれば、あくまで注文者である本船側については責任を問われず、水先人のみが衝突相手船主に対して責任を負うことになる一方（民法七一六条参照）、他方で雇用契約や準委任契約であると性質決定するのであれば、民法七一五条ないしは商法六九〇条に基づく使用者責任または船主責任により、水先人及び本船舶

主についても責任を負う可能性が出てくる（雇用契約であると性質決定した場合には、商法六九〇条の適用により、準委任契約であると性質決定した場合には、商法六九〇条の類推適用ないしは民法七一五条の適用が考えられる）。そのため、本件のように、水先人の本船船主に對する責任については、いずれの立場に与したとしても、基本的には、主張・立証の対象や立証責任の分配に多少の違いが生じるに過ぎないものと思われる。ただし、雇用契約説であるとした場合、被嚮導船舶の船主の水先人に対する損害賠償請求において、民法七一五条三項における求償権に対する制限のような議論はあり得るかもしれない。

(12) 奥田昌道Ⅱ佐々木茂美『新版債権総論（上巻）』（判例タイムズ社、二〇二〇年）二三〇頁参照。

(13) 前掲註12・奥田Ⅱ佐々木一五七頁。この点、平成二九年民法改正四一五条一項但書では「債務の不履行が契約その他の債務の発生原因及び取引上の社会通念に照らして債務者の責めに帰することができない事由によるものであるときは、この限りでない。」とそのことを明文化した（筒井健夫Ⅱ村松秀樹編著『二問一答民法（債権関係）改正』（商事法務、二〇一八年）七四〜五頁参照）。

(14) 潮見佳男『新債権総論Ⅰ』（信山社、二〇一七年）三八五頁。

(15) 小町谷操三『船舶衝突法論』（岩波書店、一九四九年）

- 一一三頁、石井照久『海商法』(有斐閣、一九七四年) 一九五頁〜一九六頁、前掲註4・志津田二二九頁。ただし、森清『海商法原論(全訂改版)』(有斐閣、一九四一年) 六三頁は反対。
- (16) Michael R. Adams / 廣澤明(訳)『ブリッジ・リソース・マネジメント』(成山堂書店、二〇一一年) 四頁等参照。例えば、船長は、たとえリーダーを利用していたとしても、当直担当者に対して航海当直の状況等を船長に知らせるよう促すべきであるとされている(See, Tuuli Anna Messer, MASTER'S HANDBOOK ON SHIP'S BUSINESS (Cornell Maritime Press, 3<sup>rd</sup> ed.), p.8)。
- (17) 前掲註16・Michael / 廣澤一二〇頁以下。
- (18) 前掲註16・Michael / 廣澤一四三頁。
- (19) 最判昭和三二年七月九日民集一一巻七号二二〇三頁。
- (20) 神田秀樹「判批」江頭憲治郎ほか編『商法(総則・商行為) 判例百選(第5版)』(有斐閣、二〇〇八年) 一九五頁。
- (21) 道垣内弘人「重過失」法学教室二九〇号(二〇〇四年) 三九頁。
- (22) 道垣内弘人「『重過失』概念についての覚書」能見善久ほか『民法学における法と政策』(有斐閣、二〇〇七年) 五六一頁。
- (23) 前掲註22・道垣内五六五頁〜五六六頁参照。
- (24) 前掲註11・逸見一二八頁。
- (25) 奥田昌道編『新版注釈民法(10) II 債権(1)』(潮見佳男) (有斐閣、二〇一一年) 二二四頁。
- (26) もともと水先約款における水先人の免責条項は、本来、水先人は船長に対する助言者に過ぎず、水先行為によつて生じた損害については船舶所有者が負担すべきものであるという水先法の考え方を前提とする。水先人に対して船主から損害賠償責任が追及された場合、水先業務の運営に重大な影響を及ぼすことが想定されたことから、免責条項を水先約款に挿入することが求められた。当時の水先人協会からは、水先人の故意または重過失によらずして生じた損害に対しては免責される旨の条項が提案され、英国船主責任保険組合八団体及び日本船主協会との協議により、認められたという経緯がある(前掲註5・藤崎六三〇頁〜六三四頁参照)。
- (27) 前掲註11・三好II藤本一一頁。例えば、アメリカ法においても、水先人には適切な賠償責任保険がなく、賠償リスクを分散することが困難である一方、船主は賠償リスクを最も容易に付保でき、かつほとんど追加費用もかからないことから、水先人の賠償責任の免責規定を有効としようとする(Thomas J. Schoenbaum, ADMIRALTY AND MARITIME LAW, Vol. 2 (West Pub. 5th ed., 2011), p.94-95)。
- (28) 債権者側の過失との関係では、本文で述べたように、債務者の過失を検討する中で、債権者の過失をも考慮要



素とし得るとした。そして、この債権者の過失について、過失相殺の文脈ではあるが、契約は契約当事者を拘束するものであり、債権者の過失を考えるにあたっては、債務者の側と同様に、「契約その他の債務の発生原因及び取引上の社会通念に照らして」判断されるとする。そして、このような理解からすると、どのような場合に債権者に過失があるといえるかの判断においても、債務不履行に該当する事実の発生に関するリスクが契約においてどのように配分されていたかが出発点に据えられるべきことになるとの指摘が見られる（潮見佳男ほか編『詳解改正民法』〔長野史寛〕（商事法務、二〇一八年）一六二頁）。この点を踏まえるならば、本件水先契約においては、債権者側である本船側にも、水先人は船長の助言者であることを前提に、水先人の嚮導に疑問が生じるような場合には情報交換等を行うなどして、損害の発生を回避することが求められているということであれば、本件では、まさに損害リスクを回避するために債権者に課されている措置を講じていない以上、それに応じて、債務者の過失が軽減されることは不当とは言えないとも思われる。したがって、本件では、少なくとも、水先人（債務者）に過失がないという事案ではなく、水先人に過失はあるものの、水先人の嚮導に対する本船側の過失ある不作為（BRMの不励行）によって、重過失とまではいえないという事案であったと考えられる。

水先人の重過失と被嚮導船舶の船舶所有者に対する損害賠償責任（南）

七九（五三三）

(29) 会員のする水先の引受けに関する事務を統合して行うための事務所（水先法四八条二項括弧書き）。

(30) 前掲註9・藤崎六五頁。

(31) 本判決については、藤崎道好「水先人組合の決議無効確認の訴」我妻栄編『海事判例百選（増補版）』（有斐閣、一九七三年）六四頁参照。

(32) 前掲註6・田中二二〇頁～二二二頁。

(33) なお、アメリカ法においても、水先人会（pilot associations）は、その会員である水先人の不法行為について代位責任を負わないというルールが確立していると思われる。水先人は水先人会の代理人としての機能は有していないこと、また一般公衆に対して水先人の専門的な行為について保証をなすものではないからである。

Schoenbaum, *supra* note 27, p.96.

(34) 国土交通省「第8回水先人の人材確保・育成等に関する検討会」<available at <https://www.mlit.go.jp/common/001154333.pdf> (Last access: 12/1/2020)>